

P A G I N A E D I T O R I A L

EL TRES DE JULIO.— Las conmemoraciones son de gran importancia, puesto que con la celebración de un hecho, de una acción noble y digna o de la memoria de un hombre íntegro y valiente, se mantiene en el ánimo de los pueblos o de los individuos un recuerdo vivo y se les inculca la idea de la bondad de la obra y de la conveniencia de su imitación, incitándolos a ella; así, los aniversarios de las fundaciones de las ciudades, nos traen a la mente no sólo la ciudad en sí, sino los esfuerzos que se gastaron en su levantamiento, el espíritu de sus fundadores, sus años y a veces siglos de luchas y constancia hasta llegar al triunfo.

Dichos aniversarios celebrados de un modo ostentoso y derrochador, o sencillito pero imponente, forma una especie de mito y crean una tradición, ambas cosas indudablemente necesarísimas para el soldado y más aun para el marino que vive al borde húmedo de la muerte. Es por ésto que nos empeñamos en recordar no sólo la fecha en que por decreto salió la Escuela Naval de Cadetes, sino aquel tres de julio de 1935, en que con la oscuridad del anochecer se presentaron en la Heroica, cansados y maltrechos por el continuo viajar, pero llenos de ánimos, de bríos y de deseos de aprender, los primeros cadetes navales y allí conocieron en aquel día la imponencia del Caribe y la grandeza de los mares, y fue en aquel día cuando sintieron ansias de sacrificio y lucha, y también cuando se pusieron los primeros sólidos cimientos de la Marina que más tarde había de pasear triunfante el nombre de Colombia por los mares, dispuesta a defender con el arrojío de sus hombres y la argumentación de sus cañones el suelo de la Patria, pues con la iniciación de los futuros Oficiales, educadores y marineros, por las sendas del sacrificio, del valor y del dolor, se labraba a la Armada las puertas del adelanto y el progreso.

Nos empeñamos pues, en recordar esta próxima fecha, tan importante para nuestra marina, para que con su conmemoración empecemos a formar la tradición de nuestra Armada en beneficio de la Patria.

Tenemos el gusto de anunciar a todos nuestros lectores que se ha puesto frente a nuestra Dirección, el Alférez A. Smith, en reemplazo del Alférez G. Barriga, quien por motivos ajenos a nuestro conocimiento, presentó renuncia del cargo que desde hacía varios meses había venido desempeñando con éxito. Damos nuestra bienvenida al nuevo Director

COMENTARIOS

La Escuela Naval, eje importante de nuestra Marina, ha venido desarrollando su programa desde hace tres años, y a pesar de las numerosas dificultades que se le han presentado los resultados son inmejorables. Tres años de intensa lucha y continua labor.

La Escuela Naval de hoy, es muy distinta de aquella fundada en el año treinta y cinco. Cuenta con instructores, material de enseñanza, laboratorios y muchos otros factores indispensables en la organización del plantel. Sin embargo, la preparación de los futuros oficiales de la Marina de Guerra se dificulta notablemente a bordo de un buque mercante, totalmente desprovisto de material bélico y con reducidas comodidades que hacen un tanto pesado y enojoso el estudio y aun el alojamiento del personal.

Aunque no se comentó nunca el asunto en forma explícita y franca para darla a conocer al público, es alentador el saber que entre un grupo de colombianos, representantes de toda una generación y de una raza, haya surgido la idea de contribuir para comprar un buque Escuela, una Unidad que lleve las actuales necesidades de la Escuela Naval y al mismo tiempo que aumente nuestros elementos de ataque y defensa en el mar.

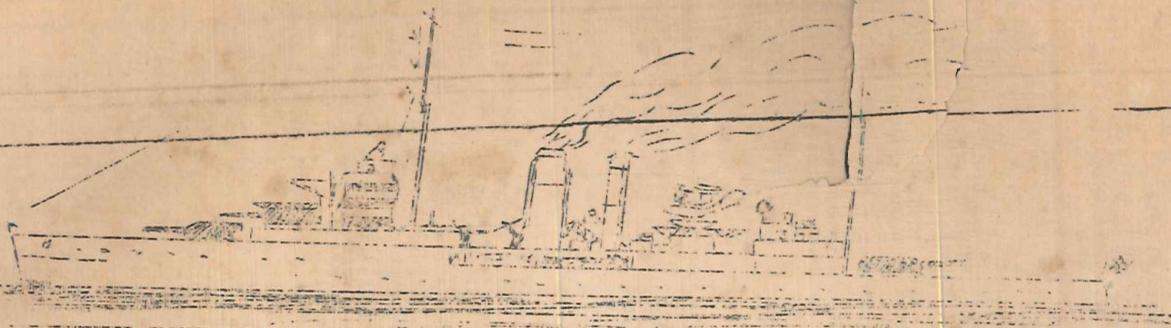
La fragata, la corbeta y en general los buques de vela, dan indudablemente una inmejorable preparación marinera. Pero no es esto solamente lo que se necesita; la época moderna está esencialmente mecanizada y los actuales buques de guerra, son la obra del ingenio, la eficacia, la rapidez y conodidad, realizadas en los más sencillos mecanismos cuyo manejo requiere un estudio detallado, son imposibles conseguir a bordo de un velero. Necesita mucho espacio para las maniobras inherentes a su condición.

Es digna de aplauso la iniciativa de los ciudadanos patriotas. "Luz" los felicita entusiasta y presta sus páginas a la propaganda necesaria para la consecución urgente del COMANDO EN JEFE DE LA ESCUELA.

..... LA CORREDERA

Organismo de la Escuela Naval de COLOMBIA.

Director: Alférez A. Smith
Administrador: Alférez A. Smith
Redactor-Jefe: Alférez A. Smith



H. M. S. " Y O R K " La Semana pasa -
da estuvo en es-
te puerto en vi-
sita de buena voluntad al crucero de
la Real Armada Británica H.M.S. "York".
que con esta, es la segunda vez que
nos visita; hace dos años lo tuvimos
también por algunos días en esta her-
mosa bahía de Cartagena. El York per-
tenece a la Base Naval que Inglaterra
tiene en la Bermudas y es el buque in-
signia de esa Base.

Damos a continuación algunas ca-
racterísticas de este buque, sacadas
del " JANE'S FIGHTING SHIPS " :

8.250 tons. de desplazamiento;
146 metros de eslora total
14,50 metros de manga y
4,31 metros de calado

Su armamento consiste de:
6 cañones de doscientos tres milí-
metros, en tres torres dobles co-
locadas dos a proa y una a po-
pa;
4 cañones antiaéreos de ciento un
milímetros;
4 cañones de tres libras (para sa-
ludo)
14 cañones antiaéreos más pequeños y
6 tubos lanza-torpedos de quinien-
tos treinta y tres milímetros,
montados en dos torres triples
laterales.

Tiene además un avión de guerra
que es lanzado por su correspondiente
catapulta.

Su blindaje es de cincuenta mi-
límetros en la cubricata protegida y
Pasa a la pag. 7ª

DE DONDE VIENEN
LOS ALMIRANTES.

Traducción de Jaime Henrique Perez, Profesor de Inglés de la Escuela Naval
Militar. - Especial para "LA CORREDERA"

Fui a Annapolis a ver los dos mil
cien muchachos que van a ser oficia-
les de Marina; quería saber como ha-
cían para esta carrera. ¿qué expe-
riencia tenían, como se ma-
nifestaban y como lo es-

... miles de candidatos nombra
Presidente de la República,
... y los Representantes o
... los en abierta competencia
... y en la Infantería de Ma-
... mente un millar escaso aprue-
... ven psicométrico y se alistán
... mentar los severos exámenes fi-
... tos eliminan más candidatos
... que solamente seis o setecien-
... muchos entran en la escuela
... " o reclutas de primer año.
... de los muchachos perte-
... media y han hecho sus
... escuelas públicas; son

muy pocos los que pueden llamarse hi-
-jos de ricos.

Seguimos a uno de estos muchachos
cuando sale de la oficina del médico,
con su certificado de aceptación en la
mano: su primera obligación es selec-
-cionar la lengua extranjera que va a
estudiar: francés o italiano, español
o alemán. Esta escogencia es muy in-
-portante porque a los alumnos que es-
-tudian la misma lengua se les tiene
siempre unidos como compañeros de clase
y de cuarto para que tengan ocasión
de practicar el idioma que estudian.

Una vez que nuestro "recluta" ha
escogido su idioma le entregan un fo-
-lletto de 33 páginas, finalmente impreso
en el que se le dan instrucciones que
cubren prácticamente todos los instan-
-tes de su vida desde ese momento en
adelante. Debe prepararse para vivir
durante cuatro años (Plébe o recluta;

DISCURSO PRONUNCIADO POR EL SUBYUENTE DE NAVIO JORGE CASTELLANOS CON MOTIVO DE LA SARA DE BANDERA DEL NUEVO PERSONAL DE LA MARINA.

Sr. Gobernador, Sr. Contraalmirante, Sres. Jefes y Oficiales, Señoras, señores:

Ha querido el Ministerio de la Guerra que en este día nuestros jóvenes marinos presten juramento de fidelidad a la Patria, sencilla ceremonia con la que los militares nos comprometemos a combatir en defensa de este pendón tricolor, Símbolo del derecho y honor de Colombia, aspirando a sucumbir con gloria, antes que volver a nuestras playas sin honor y vergüenza.

Hay hombres en el mundo cuyos hábitos y costumbres no se han perdido a través de los cataclismos humanos, y cuyas tradiciones se han conservado incólumes en el transcurso de los siglos, durante las luchas heroicas, y los episodios sublimes que registra la historia, como los más puros blasones de las razas primitivas que, en épocas remotas, desafiaron los peligros del Océano, ansiando abrir al mundo nuevas rutas. Propagaron de polo a polo; a través de las embravecidas olas, todas las ideas; convirtiéronse en los portaestandartes de la civilización y estrecharon los linderos del mundo, tarea asaz difícil pero honrosa en demasía; los marinos de todas las nacio-



nalidades han respondido siempre al sagrado llamamiento, no sin que tales etapas de progreso humano hayan quedado jalonadas por el sacrificio de aquellos que no tuvieron otra tumba que el mar. A esta raza viril, firme como las montañas seculares, y dura como una armadura de combate, pertenecen para asombrar de la Historia los adalides milagrosos que en media de nuestra epopeya emancipadora, ofrendaron su vida en aras de la Patria y en una olímpica visión de gloria; los Almirantes Palilla y Bríón, el Comodoro Auri, el Capitán de Navío Daniels y otros muchos marinos desconocidos, que la Historia con imperdonable descuido ha negado a la posteridad, escribieron con sangre nues-

INFANTERIA DE MARINA
Por el Capitán de Corbeta Carlos Palion

La Infantería de Marina, aunque nos da la idea de ser un arma ultramoderna, creada para llenar las necesidades de la guerra combinada en mar y en tierra, tiene su origen en la más remota antigüedad. Los Fenicios, Griegos, Cartagineses y Romanos llevaban Infantería de Marina en sus buques. Las embarcaciones de entonces, llevaban sus tripulaciones de remeros y de marineros especializados en el manejo de las máquinas de guerra de entonces, pero en los castillos de proa y popa, llevaban grupos de guerreros a quienes los griegos les daban el nombre de epibatos, o sea soldados de mar. Hoy día, la Infantería de Marina, en todo el mundo se conoce por el nombre de soldados de mar, aunque oficialmente se llame Batallones de Sn. Marco (Italianos), Fusileros Navales (Franceses) o sencillamente Marinos (Ingleses y Americanos). Los "Soldados de mar", griegos, que combatieron contra los Persas de Darius en la Batalla de Lampsaca a la pag. 10

Más tarde, consagrados ya por el triunfo, Palilla rinde inocente y trágicamente su vida en Bogotá. Bríón muere acaso, mordido por el mal que ha dado la muerte a casi todos los hombres desprendidos y grandes: "el mal espiritual de un desengaño de la humanidad y de sus glorias efímeras". Con la muerte de estos grandes hombres languideció nuestra incipiente marina.

En esta centuria, nuestra Patria limitada al Norte y al Occidente por las cálidas aguas de dos Océanos, carecía por completo de Marina; pero un día llegó hasta la remota serenidad de nuestros valles, la noticia de la audaz invasión; las breñas abruptas y los escarpados peñascales resonaron ante las notas mágicas del clarín guerrero. Colombia entera se puso en pie y todos sus hijos se reunieron en apretado haz para rechazar la agresión; vióse entonces la necesidad imperiosa de dotar al país de poderosas unidades de guerra, y empezó así la difícil tarea de organizar nuestra Armada que comienza a dar sus frutos; ya el pabellón colombiano ha flotado impulsado por las tibias brisas del Caribe y nuestros buques se han mecido suavemente en las ondas del Pacífico, nuestras costas han dejado de ser un misterio y empieza a vislumbrarse a lo lejos, el porvenir lleno de promesas y henchido de anhelo de gloria.

Muchos y grandiosos son los ejemplos que la Marina ofrece: Nelson en Trafalgar, agitando ya, sobre el puente de su navío, sus últimas instrucciones a su... Churruga prefiri

R A Z O N M A T E M A T I C A .

de porque en igualdad de condiciones de velocidad y coeficiente de protección o blindaje, más allá de cierto límite, se obtiene mayor potencialidad de fuego con un mayor número de buques de guerra pequeños, que con el número equivalente de gran tamaño.

DE LA REVISTA MILITAR, Nº 249-250.
Marzo y Abril de 1933.

La resolución de esta importante cuestión la hemos acometido ante la consideración que nos sugiere la hermosa propiedad que tienen las "funciones de rivadas" de permitir previo examen cuidadoso de una cantidad y sus variaciones, predecir lo que probablemente sucederá en los hechos o en los efectos que relacionan estas variaciones.

Intentamos pues la confirmación de nuestro acerto:

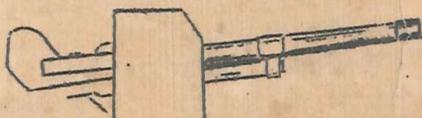
Tomamos valores correspondientes a varios tamaños de buques expresando estos tamaños por sus correspondientes desplazamientos en toneladas; tomamos también valores que representen en toneladas el peso del armamento, blindaje y protección correspondientes a cada uno de los desplazamientos elegidos, siendo de advertir que unos y otros valores están comprendidos dentro de los límites señalados por las especificaciones manufactureras. Con tales valores formamos el siguiente cuadro:

D = Desplazamiento en toneladas	A = Armamento, blind. en tons.
16.000	4.950
18.000	5.915
20.000	6.890
22.000	7.865
24.000	8.850
26.000	9.865
28.000	10.885

Nos interesa conocer los valores de las relaciones entre el armamento y el desplazamiento para cada caso. Estos valores que son los cocientes respectivos, nos permiten formar este otro cuadro llamando R la relación en cuestión:

Pasa a la pag. 9ª

A CAUSA del demasiado trabajo que ha tenido el personal de "LA CORREDERA" con motivo de los exámenes de fin de año, nuestro número se ha demorado involuntariamente, por lo cual pedimos excusas a nuestros lectores y suscriptores.

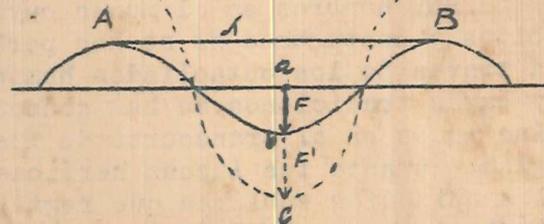


S E C C I O N C I E N T I F I C A

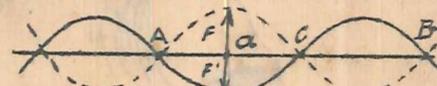
Interferencias.

Con el ánimo de ilustrar a nuestros lectores en algunos escondrijos de la electricidad, hemos publicado unos artículos sobre radio. Hoy nos referimos al fenómeno de las interferencias y ya que no nos es posible escribir un estudio detallado damos algunas rápidas ideas que puedan explicar el misterioso fenómeno.

Cuando se tienen dos movimientos ondulatorios de igual longitud de onda (AB) e igual fase pero de diferente amplitud, que se propagan en el mismo medio (aire, éter, ...etc...) se forma el fenómeno de la interferencia.



La partícula vibrante del punto *a* es solicitada con una energía *F* en la dirección de la flecha *ab*. En otro movimiento ondulatorio de igual fase (línea punteada) ejerce una fuerza *F'* en el mismo sentido de *F* pero que haría llegar la partícula a hasta *c*; entonces la resultante es *F* más *F'* y la partícula *a* vibrará con una amplitud mayor. Es lo que se llama la resonancia. Sea la longitud de onda. Si las dos ondulaciones tienen una diferencia de fase igual a *AC* o sea media longitud



de onda ($\lambda = AB$) pero de igual magnitud la onda representada por la línea llena, hace que la partícula *a* sea atraída por la fuerza *F*, en la dirección de su flecha, pero en la onda de la línea punteada, la fuerza *F'*, atrae la misma partícula en sentido contrario y como $F = F'$ el resultado es la destrucción de los dos movimientos ondulatorios de igual frecuencia y amplitud debida a la diferencia de fase en media longitud de onda. Este resultado es imposible conseguir en la radio pues no hay dos estaciones que transmitan al mismo tiempo, con igual energía, frecuencia, longitud de onda y la misma pieza musical con idéntico tono y demás componentes de la modulación, para que se destruyan totalmente y se dejen de oír en el receptor, lo cual sería el ideal para el radio-escucha.

Por último, el fenómeno de captar la misma estación dos y más veces, en puntos cercanos al de la onda principal que se llama armónica, no es sino la producción de una onda que difiere



POEMA PARA SER
TRAZADO AL CARBON.

(De "La Prensa" de Barranquilla).

Los marineros llenan de blancura
El gran salón del bar.
Vienen y van las copas
Por sus manos velludas.
(Bajo el aire cargado
De brumas oscilantes,
Sus cabezas se mueven
Como pesados mástiles
Borrosos y lejanos
Sus curtidos rostros
Que están sin afeitar....)

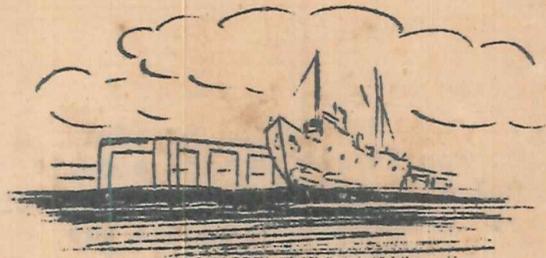
A bordo de sus piernas
Las mujeres entonan
Canciones incoherentes
En que se habla del mar.
El humo de las pipas
Ensaya un viaje largo
Que se frustra en los círculos
De azulosa espiral.

Habana, Puerto Rico,
Kingston, Panamá.
Los ojos de estos hombres
Se colman todavía
Con la luz de esos puertos
Y traen las historias
- Instantes inconexos -
Que sus vidas trenzaron al pasar.

Sus gestos dialogantes
Parecen imitar
La ola parezoza
Cuando lame la orilla
Para volver al mar.

Y al levantarse todos
Ebrios de cocteles
De besos y jazz-Band,
De tabaco y mujeres,
Finge un vasto Océano
El gran salón del bar.
Sus cabezas se mueven
Como pesados mástiles,
Opacos y lejanos
Sus curtidos rostros
Que están sin afeitar....

JORGE ARTEL



" EL BOYACA "

Ruinoso, pudierase decir que agonizante, recuesta sobre el muelle la pesadez de su impotencia, largando por las gateras que se abren en sus costados como amplios bostezos de pereza y de nostalgia, los brazos de viejos cables que frenéticos se agarran con rudeza agónica a las bitas estrujadas del terminal.

Su casco que en otras épocas airoso se acaballó sobre las olas, ahora cubierto de broma y carcomido por los años busca amparo tras el muelle como para defenderse del cabrilleo, y emite quejidos de temor cuando el oleaje que deja alguna lancha viene a lamerle con dulzura.

Sus máquinas que se nos hacían poderosas ha poco, cuando aun lanzaban las potencia de su vapor por los derroteros de sus tubos, para dar vida y movimiento al conjunto con su ruido ensordecedor; su metálica ensalada de tuercas y tornillos, bielas ejes, chumaceras, ahora son herrumbre y no se oye su chirrido, ni el golpear de sus pistones, ni sus escapes de vapor, ya solo se oye... nada. Su hélice, perdido ya el vigoroso aleteo con que siempre estaba presta a atornillarse en la mar, se sostiene in diferentemente en su eje envejecido.

De sus retorcidas crucetas pierden viejas drizas que abanicen el aire convulsivamente, como acróbatas de músculos vencidos por los años, que se agarran con desespero al trapecio esperando a cada instante la caída.

Sus cubiertas desmanteladas, sus cámaras inhabitadas, su puente ya desierto, sus bodegas tan vastas, tan vacías y silenciosas que dan espanto, sus viejos escobenes que cansados de ver pasar con odiosa rutina las cadenas ahora fruncen el ceño de gruesa capa de óxido y reposan pensativos en merecida calma.

Rotas cornamusas, bamboleantes chimeneas, sucio casco y todo lo demás, nos forman el cuadro de calma y destrucción del que allí reposa entre naufrago y varado, adornando la suciedad de su popa con el glorioso nombre de Boyaca, y que ahora triste y derruf

S O C I A L E S
????????????????????????????????

El día veinticuatro de los corrientes quedó formalizado el compromiso matrimonial del correcto caballero y amigo de esta Redacción Sr. Jaime Gomez Ribero, con la distinguida señorita Rosita del Valle. Registramos complacidos este compromiso a la vez que deseamos a los novios toda suerte de venturas y una pronta realización de sus deseos.

Hemos tenido conocimiento que el próximo primero de julio será bendecido el matrimonio del Sr. Subteniente de Navío Darío Galindo, con la distinguida señorita Alicia Domínguez. Dadas las dotes de cultura y simpatía que adornan a los novios, seguramente harán una exquisita pareja a la cual auguramos muchas felicidades.

Así mismo contraerán matrimonio el tres de julio el Sr. Julio Jimenez Torres y la Señorita Gilma Acosta A. Mientras el novio posee un don de gentes y una cultura especiales, la novia está adornada por todas las dotes de belleza y simpatía que hacen augurar para ellos una dicha permanente. Esta ceremonia tendrá carácter privado y ese mismo día saldrá la pareja en viaje de bodas por el interior de la República.

H.M.S. "York". Viene de la pag. 3ª.

de setenta y seis mm. en la ciudadela.

Sus máquinas tienen una potencia de ochenta mil caballos y nueven cuatro hélices. Su velocidad máxima de 32,25 nudos y su radio de acción de diez mil millas a una velocidad media de catorce nudos, pudiendo aprovisionar en sus tanques de combustible, mil novecientas toneladas de fuel-oil

El York fue lanzado en los Astilleros de Palmer en Yarrow, en mayo de 1927, y terminado en junio de 1930, en el diseño original aparecían tres chimeneas pero durante el año de 1928 los planos fueron ligeramente modificados y la chimenea de proa fue refundida en la segunda, quedando por esto con dos chimeneas desiguales. El York fue diseñado por Sir William Berry y es el primer crucero que se aparta del tipo de diez mil toneladas impuestos con el Kent en 1924, habiéndose precisado sacrificar dos cañones de ocho pulgadas

con el objeto de disminuir en mil toneladas el desplazamiento máximo del buque y darle a este la misma velocidad y protección del Kent.

A bordo del York viene el vice-almirante Sidney Meyrik, comandante de la Escuadra estacionada en la Base de Bermudas, quien siguió en la mañana del jueves hacia Bogotá por la Vía Aérea, a presentar, en nombre de su país, un saludo al Gobierno de Colombia. Con motivo de la visita a Bogotá de tan alto exponente de la Marina Británica, como lo es el vice-Almirante Meyrik, en la Capital fue acordado oficialmente un selecto y merecido programa de recepciones.

No podemos menos que registrar complacidos esta visita a Colombia del vice-Almirante Meyrik a bordo del crucero York, toda vez que visitas de este caracter sólo tienden al acercamiento más estrecho, a la solidarización cada vez más íntimas de las relaciones entre los países, por más que estos que den separados por las vastas extensiones de los mares.

El York dejó nuestras aguas en la tarde del Sábado siguiendo rumbo a Panamá en donde esperará al vice-Almirante Meyrik a su regreso de Bogotá para continuar su viaje de buena voluntad por la América.

Lamentamos verdaderamente no poder dar en esta breve reseña algunos datos de la brillante hoja de vida del ya nombrado vice-Almirante; así para terminar, sólo hacemos repetir una vez más nuestra complacencia por la pasada visita.

LA HK-1-EN

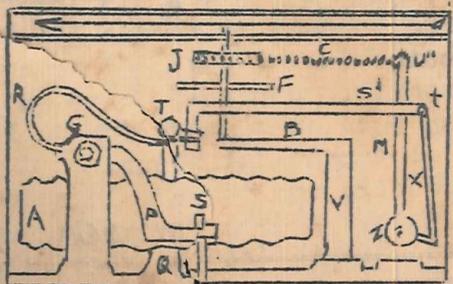
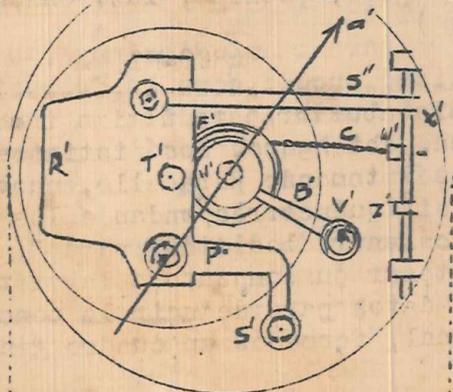
No hemos querido lanzar esta edición sin tomar nota de los trabajos efectuados por el alférez H. Barriga y el cadete Ochoa en el montaje de una pequeña estación experimental de radio, la que gracias al entusiasmo de estos compañeros ya está funcionando con éxito habiendo logrado ser conocida por la mayoría de los aficionados de la ciudad y de los contornos.

Felicita "La Corredera" a los propietarios y constructores de la HK-1-EN más que por la potencia y perfección técnica de la estación, por la iniciativa, y por el esfuerzo y constancia empleados en realizarla, deseándoles además diarios progresos y el perfeccionamiento, mediante la práctica de sus conocimientos teóricos.

Conocidas son las ventajas que presentan estos instrumentos para la determinación del valor absoluto de la presión, independientemente del valor de la gravedad ya que los barómetros de mercurio son de un empleo poco extendido en el caso de las observaciones hechas durante un viaje, por su costo excesivo y por las dificultades que se presentan en el transporte; así, los barómetros marinos son perezosos en sus indicaciones y difíciles de leer a causa del movimiento a que están sujetos. En los reconocimientos en que es necesaria la determinación rápida de las alturas, es de necesidad inmediata el empleo de estos instrumentos, ya que la presión atmosférica suministra en la zona ecuatorial un dato bastante preciso y fácil de tomar, merced a la fijeza relativa de ella, cosa que no sucede en las zonas templadas.

No obstante, estos instrumentos están sujetos a frecuentes descorrecciones y a dar por consiguiente indicaciones completamente erróneas, por lo cual es necesario primero verificar su corrección antes de usarlo; el instrumento ha de ser compensado por las variaciones de temperatura y además se empleará como un instrumento de interpolación que suministra las variaciones de presión durante el intervalo de las observaciones hechas con el barómetro de mercurio, lo que da resultados satisfactorios, teniendo en consideración que no es prudente aceptar una exactitud superior al milímetro para los valores absolutos de la presión obtenidos con estos instrumentos.

Generalmente un aneroide se compo-



ne de una caja neumática A, en la que se ha hecho el vacío, sostenida en el soporte Q y en la cual la flexión de un

Es bien fácil comprobar que la idea que del marino se tiene en todos los países costeros, es la que verdaderamente lo determina, como hombre que afronta una vida fuerte, que está en contacto íntimo con las manifestaciones de destrucción y de fuerza de la naturaleza y del hombre mismo. Basta un paseo por una de sus puertos para que la simple observación lo confirme. Estos objetivamente, pues la propaganda y el comentario escrito no lo dicen.

El caso de nuestros marinos, podemos considerarlo como una excepción a esta opinión general. El marino en nuestros puertos es mirado pero no comprendido. Es verdad que todavía no ha revelado su valor intrínseco; no tiene historia que contar, historia de guerra naturalmente, además, no es considerado como conjunto fuerte que pueda imponerse ante un enemigo similar. Pero, acaso porque sea reducido su número, o porque la flota no la constituyan centenares de barcos, esquivaría este soldado algún peligro? Dejaría su barco, al hacerse a la mar con la seguridad del combate? O pensaría por un momento que forma parte de un grupo reducido, seguramente inferior al enemigo, al que por lo tanto era mejor evitar.....? No.- Seguramente no.

Pasa a la pag. 13

o se alza por la acción de la caja neumática, sobre la que actúa la presión atmosférica, obrando por intermedio del tornillo T, equilibrada por la presión atmosférica. G. es una columna que lleva el resorte R cuya tensión puede modificarse mediante el brazo P y el tornillo S, que se puede hacer girar por fuera de la cubierta de todo el mecanismo. El resorte R lleva adaptado en un extremo un vástago S', articulado por su extremo T a una palanquita x que comunica un movimiento de rotación al eje Z; este lleva empatao normalmente a él otro brazo de palanca M que por su extremidad V'' termina en una cadenilla C enrollada en la garganta de una bobina J centrada en el eje que lleva la aguja indicadora y que se mantiene en posición mediante un fino resorte o muelle en espiral F.

Quando aumenta, por ejemplo la presión sobre la caja, esta se deprime actuando sobre el resorte R, cuyo extremo se baja llevando consigo el brazo S'. Al bajar el punto t la biela x comunica por intermedio de la manivela correspondiente, un desalojamiento al vástago M, alrededor de z. Evidentemente, si acortamos o alargamos la manivela o el vástago M, se variará la relación de los radios respectivos y por consiguiente, la de los caminos recorridos por los extremos v'' y t.

RAZON MATEMATICA....Viene de la p.52

D= Desplazamiento	$R = \frac{A}{D}$
16.000	0,309
18.000	0,329
20.000	0,3445
22.000	0,358
24.000	0,369
26.000	0,379
28.000	0,389

Finalmente y para ponernos en camino de confirmar lo dicho, nos proponemos hallar los valores de la derivada de la curva que resulta de expresar gráficamente relacionados los valores de D y A tomando A como abscisa; o sea expresando en términos concisos: el incremento relativo del armamento y blindaje con respecto al desplazamiento. Y también los valores de la relación entre este incremento y el valor R para cada caso, que ya obtuvimos, relación que expresamos por r , llamando r el tal incremento.

Los valores de r , o sean los de la derivada, los podemos obtener gráfica o analíticamente, es decir, construyendo la curva derivada que también se llama dependientes deducida de la curva primitiva de valores de A, o formando un cuadro de valores de las diferencias entre incrementos consecutivos de los valores dados de A y D.

Nos interesa el método gráfico, pues por medio de él apenas deducimos un único valor medio aproximado del incremento de A con respecto a D, valor que no nos es suficiente para dilucidar la cuestión de que nos ocupamos.

Ante estas razones, optamos por el método de la formación del cuadro de las diferencias.

Este será entonces:

D	A	δA	δD	$r = \frac{\delta A}{\delta D}$
16.000	4.950			
18.000	5.915	965	2.000	0,4825
20.000	6.890	975	2.000	0,4875
22.000	7.865	975	2.000	0,4875
24.000	8.850	985	2.000	0,4925
26.000	9.845	1,015	2.000	0,508
28.000	10.885	1,020	2.000	0,510

Del examen de este cuadro, se ve que el incremento relativo del armamento con relación al desplazamiento, es decir, $R = \frac{A}{D}$, aumenta a medida que aumenta el tamaño del buque.

No se sabe, sin embargo, si este aumento se debe a un aumento o a una disminución en los valores de la relación entre el armamento y el desplazamiento; y este es el "quid" que dilucidará nuestra cuestión.

INTERFERENCIAS...Viene de la pag. 33

de la verdadera en la variación de la frecuencia, la cual se hace el doble, el triple o la mitad, el tercio, de la asignada a la estación.

Los fenómenos de interferencia, se producen en todos los movimientos ondulatorios, (sonido, luz, ondas hertzianas)

MARCO-NI

Para abordar esta última fase del problema, obtengamos los distintos valores de r tomando para ello, nuevos valores de R que correspondan a los intermedios entre los dados para D. Y a fin de tener en conjunto a la vista todos los datos para deducir la conclusión final, formamos un cuadro general así:

D	r	R	$\frac{r}{R}$
17.000	0,4825	0,319	1,513
19.000	0,4875	0,337	1,432
21.000	0,4875	0,351	1,389
23.000	0,4925	0,364	1,354
25.000	0,508	0,375	1,355
27.000	0,510	0,384	1,328

Examinando este cuadro, se ve que la fracción, $\frac{r}{R}$ disminuye cuando los buques aumentan de tamaño.

Hagamos con detenimiento ahora las siguientes consideraciones y se verá cómo queda verificada nuestra proposición:

El valor de R será constante cuando el incremento del armamento sea proporcional al tamaño del buque.

Al ser constante R, como r aumenta con el tamaño del buque, según antes vimos, $\frac{r}{R}$ aumentará también a medida que aumenta el tamaño del buque.

Pero para que $\frac{r}{R}$ disminuya, como en realidad sucede como lo demuestra

el último cuadro, a medida que aumenta el tamaño del buque, será necesario en primer término que R no sea constante, porque si lo fuera la relación $\frac{r}{R}$ aumentaría en lugar de disminuir, toda vez que r aumenta gradualmente. Y en razón a esta última verdad, vemos que R necesariamente tendrá que disminuir a medida que aumenta el desplazamiento.

Pero para que $R = \frac{A}{D}$ disminuya a medida que aumenta el tamaño del buque, será preciso que el peso del armamento sea constante, o por lo menos que aumente muy poco en comparación de lo que aumenta el tamaño del buque.

Es decir, que tomando la segunda conclusión como menos favorable a nuestro acerto siempre éste se verifica, pues demuestra que el aumento en el peso del armamento nunca podrá ser proporcional al aumento en el tamaño del buque, lo

INFANTERÍA DE MARINA....Viene de la p. cuarta.

de eran ciudadanos escogidos entre los mejores combatientes de los ejércitos griegos. La costumbre entre los romanos de escoger muy cuidadosamente las tropas que embarcaban en los buques, llegó a darles el nombre de "Supra-Salientes" a los soldados que aseguraron la dominación del "Mare Nostrum" para el Imperio.

Aunque el origen de la Infantería de Marina Inglesa fue oficialmente en 1664, la historia antigua nos dice que la Legión Romana Valeria Victrix, reclutaba "voluntarios" en Inglaterra para que sirvieran como supra-salientes en los buques que mantenían las comunicaciones entre Inglaterra y el resto del Imperio. Según esto, la Infantería de Marina Inglesa, ya navegaba el Canal de la Mancha en tiempo de los Romanos.

La Infantería de Marina Americana es la fuerza armada más antigua que existe en aquel país. La organización de la Infantería de Marina no sólo fue anterior a la organización del ejército, sino que se hizo antes de la misma declaración de Independencia. El diez de noviembre de 1775 el Congreso Continental Americano ordenó la organización de dos batallones de Infantería de Marina que debían ser reclutados entre gentes de mar, para servir en mar y en tierra en "la guerra venidera entre la Gran Bretaña y estas Colonias Unidas".

La primera vez en la Historia que la Bandera de una República Americana fue izada sobre una fortaleza del Viejo Mundo, fue cuando el Tte. de Infantería de Marina Americana O'Bannon la izó sobre la fortaleza de los piratas del Mediterráneo en Trípoli. La Escuadra Americana bombardeó la Fortaleza después de haber destruido la Escuadra de los Piratas. Al subir la marea, los buques americanos se acercaron y desembarcaron la Infantería de Marina. En el asalto, la Infantería de Marina perdió más de dos terceras partes de su gente pero los que llegaron a las murallas tripolitanas capturaron la fortaleza y el mismo palacio del emir. En esta ocasión libertaron más de dos mil prisioneros cristianos que estaban esclavizados por los tripolitanos. Después del Combate, la Escuadra envió al Presidente de los E.E.U.U. en una fragata rápida, la noticia de la victoria y la espada del emir o Bawash de Trípoli. En Estados Unidos causó gran alegría la noticia porque la pequeña República de los E.E.U.U. había derrotado a los Piratas a quienes las potencias del Viejo Mundo tenían pagando tributo por más de un siglo. En conmemoración

DISCURSO PRONUNCIADO....Viene de la p. 7

riendo morir antes que regresar derrotado. Cervera, bombardeando sus propios buques antes que rendirse a los Americanos. Colón abriendo a la Civilización un nuevo mundo, son páginas gloriosas imposibles de imitar pero que para el marino son como un faro luminoso que alumbró su trayectoria.

Cadetes Navales, habéis ingresado a este plantel a asimilar la savia generosa del saber. Clases y Marinería, os preparáis para la ruda vida del mar. Soldados, vuestros fusiles garantizarán la independencia de nuestras playas. En el mañana, cuando termine vuestra carrera nával, quiera Dios que al mirar atrás podáis decir: He cumplido para con mi Patria y con la Armada.

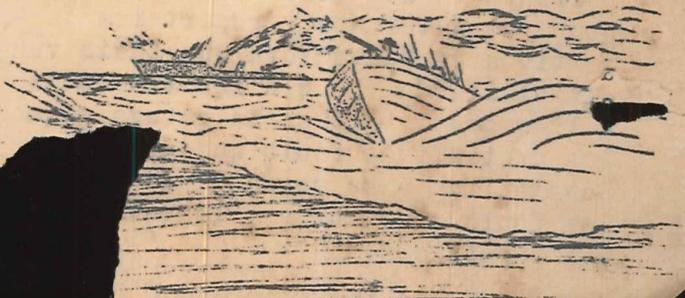
RAZON MATEMATICA....Viene de la pag.9ª

que traducido en lenguaje corriente, dice que aun cuando el Armamento aumenta con el tamaño del buque, éste aumento no es tan grande como debiera corresponder al aumento de tal tamaño, lo que se debe sin duda a que el peso de la maquinaria necesaria es mayor en proporción al peso del Armamento y blindaje en los buques grandes que en los pequeños.

Cptán Adriano Urrego R.
Ing. Arch. Civil y Militar.

LA ESPADA DEL EMIR DE Trípoli y que al llegar la flota todos los Oficiales de Infantería de Marina recibieran una espada de estas. Por eso es que la espada de la Infantería de Marina Americana es una espada de diseño oriental.

La Infantería de Marina Americana ha tomado parte activa en todas las guerras de E.E.U.U. En la guerra europea tuvo un 150% de bajas. Es decir, por cada compañía que tomó parte en la guerra hubo que mandar una compañía y media de reemplazo. La Infantería de Marina Americana solamente ha sido derrotada una vez en la historia: por Sandino en Nicaragua. En el tiempo de las colonias, el hermano de Washington mandando Infantería de Marina Colonial Inglesa reclutada en Nueva York, atacó a Cartagena con la Flota del Almirante Vernon. También les fué mal. El lema de la Infantería de Marina Americana es: "Semper Fidelis".



LO QUE PASA EN EL MUNDO

JHON BULL SABE LO QUE HACE.-

Junio 23. Declaró el Premier Chamberlain al concluir el día 22 de los corrientes las negociaciones del crédito para armamentos concedido a Turquía que el Gobierno Británico hacía tales negociaciones en la seguridad de que las armas así entregadas no serían luego empleadas contra la propia Gran Bretaña.

Tengo la absoluta confianza, agregó, en los lazos de amistad y simpatía que unen a los dos países. Y es claro: Ya que Inglaterra lo sabe Y es cosa q' nadie objeta Que nunca podrán las aves Matar a-las escopetas; Pues q' de amistad los lazos Que a Gran Bretaña y Turquía Unen en estrecho abrazo Habrían servido muy poco A lo turcos ese día Para conseguir un chopo.



CUIDADO CON LA CRIADITA.-

Junio 21. Dice el Corresponsal de la Transocean que hay inquietud en Inglaterra por la enorme afluencia de sirvientas alemanas al Reino Unido, sobre todo en las ciudades donde existen



grandes concentraciones navales.

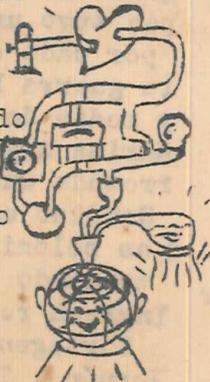
Tienen razón esas gentes Para estar tan maliciosas De las sirvienticas monas Pues les salen de repente Las criaditas respondonas;

Y mientras los "sirs" están viendo Peligro de un espionaje Sus "lades" están temiendo Por el peligro tremendo Que hay en cuestión de traje.

PERDEDERA DE TIEMPO.-

Junio 22. Declaró el Dr. Alexis Carrel al embarcarse hacia su isla, frente a las costas de Gran Bretaña donde ha estado trabajando con el Coronel Limbergh, que la tarea de remodelar el mundo, debe iniciarse pronto, si se quiere vencer la barbarie que ahora triunfa, y que no saldría de su isla mientras no consiguiera sus propósitos.

Yo creo que Alexis Carrel Para remodelar el mundo Debe comenzar por él, Con un conciente y profundo Tratamiento de alienista, Y que deje al Corncel Limbergh que vuele un poco Para que también desista De su proyecto utopista De su proyecto tan loco.



EL GRAL VARELA ES DENTISTA.

Junio 23. Dice el corresponsal de guerra de la U.P. que las fuerzas nacionalistas del Gral. Varela atacaron nuevamente las fortificaciones de Sarrión, logrando ocupar el jueves por la tarde la canchada muela de Sarrión, posición estratégica de decisiva importancia que aun conservaban los gobiernistas.

Este Gral. Varela Según nos dice el Cronista Al ocupar a Sarrión Y quedarse con la muela Sin haber sido dentista Hizo una gran extracción Pero extracción con dolor A los pobres gobiernistas



LO QUE NO TIENE REMEDIO.-

Junio 23. Se ha comprobado al pasar la película de la pelea Joe-Max, ante un grupo de veteranos y reporteros deportivos de Nueva York, que Louis venció al Alemán con los tremendos golpes que le dió en la cabeza y que los pretendidos "fouls" que dió Schemelling y su segundo no son los fouls sino puros y legítimos golpes permitidos.

Por más que el Alemán diga Que Joe le dió en el riñón O que le dió en la barriga Creo que es mejor que no siga Con semejante opinión Ya que la película esa Ha probado claramente Que el de Detroit solamente Le pegó fue en la cabeza Noqueándolo "negramente".



Y si lo vemos en su vida de mar, acaso no la afronta con su mismo vigor? O, es que la naturaleza también se apiada del más débil y lo consiente como a hijo menor? En verdad la vida le es más dura porque muchas de las comodidades de que se goza como consecuencia del número y categoría no las conoce. Cualquiera que haya sentido la rigidez característica de lo que se organiza, de lo que se está creando, podrá juzgar ampliamente.

Uno vertice de juicio es la poca familiaridad y conocimiento del mar. Únicamente se conoce su playa y su espuma, pero su majestad e ímpetu, su fuerza toda, hay que buscarla adentro. Y esto es hasta cierto punto esencial para poder juzgar y comprender a un marino. Bien es cierto que a este desconocimiento del mar lo suple la historia y lo que de él se dice; pero esto en la mayoría de las veces no obra en los fines sino como "HISTORIA", es decir, como hechos que pertenecen al pasado; y he aquí nuestra gran necesidad: Crear una conciencia de la vida del mar y reflejarla en la mente de cada ciudadano como algo que es esencialmente presente, así se elevará el marino a su puesto en la opinión nacional conociéndolo en su vida como soldado y como hombre de mar.

C. R.

EN BOYACA.....Viene de la pag.6.
do espera conforme a que llegue el momento de rendir su última jornada y sumergirse en las caritativas aguas, durante una práctica de Artillería, desgarrado por la saña cruel de las granadas.

Agustín Smith.
Alférez.

Desde su fundación "LA CORREDERA" ha venido sufriendo toda clase de transformaciones, tendientes todas ellas al progreso de la naciente publicación. A MEDIDA QUE UN NUMERO NUEVO VE LA LUZ, SURGEN NUEVAS IDEAS. Esta serie de cambios radicales vendrá al cabo del tiempo a hacer de "La Corredera", la futura "Revista de la Armada".

Espere Ud. el próximo número que será dado a la publicidad a principios del mes entrante. El material que se ha escogido para este número será una sorpresa para nuestros lectores, pues contiene artículos de colaboradores autorizados, que son de interés especialísimo para nuestra profesión.

NO OLVIDE UD. COMPRAR ESTE NUMERO.

Con esto resultará que con una misma depresión de la caja, se puede hacer recorrer a la aguja movida por la cadena C cuantos trayectos se desee, siendo necesario fijar previamente las longitudes de M y de la manivela inserta en z mediante los tornillos respectivos para determinado recorrida de la aguja. Además, variando la tensión de R, mediante el tornillo S se puede variar la sensibilidad de la caja neumática.

Así, pues, los movimientos de la caja neumática amplificadas, se transmiten a la aguja indicadora que se mueve en un cuadrante dividido, en el que se lee directamente la presión expresada en milímetros de mercurio o en milibares.

Los aneroides no pueden ser considerados como instrumentos de precisión pues su estado puede variar por alguna de las causas siguientes: Por causa de modificaciones en la elasticidad del metal o del resorte; su corrección cambia con el tiempo pudiendo variar bruscamente a causa de un choque violento.

Los cambios de temperatura cambian dilataciones desiguales en sus distintas partes, así, se procura su compensación hasta donde sea posible. Además no es posible corregirlos para referir sus lecturas a cero grados como se hace en los de mercurio, porque cada aneroides tiene su coeficiente propio de variación.

Por flexión del resorte R, endurecimiento de la cadenilla, desarreglo de los tornillos que cambian el brazo de palanca del eje z, o por desalojamiento del tornillo S.

Cualquiera de estas causas, amplificadas considerablemente, influye mucho en los movimientos de la aguja, por lo cual es preciso observar su funcionamiento sometiendo el instrumento a distintas presiones, no siendo suficiente colocar la aguja, mediante el tornillo S, poniéndola de acuerdo con la presión deducida de la observación de barómetro de mercurio, sino que hay que seguir su marcha total, haciendo variar la presión de centímetros en centímetros, por ejemplo. Como la indicación del instrumento se separa del valor absoluto de las indicaciones verdaderas en proporción variable, es necesario tocar los tornillos de corrección del eje z y volver a ensayar el instrumento.

Para hacer este patrón, dispone el Dr. Jorge Alvarez Utrera en el Observatorio Mar., de una caja de palastro en que se coloca el aneroides y en la cual mediante una bomba de mano se pueden hacer variar las presiones y compararse las indicaciones con las de un manómetro de aire libre.

CONTINUA

CONTINUACION DE LA PAGINA IMPORTIVA.

TENNIS.- Proximamente se llevará a cabo la última partida del torneo de tenis. Los finalistas Calete Ferrero y A. C. Reyes N. nos prometen una interesante lucha. Al vencedor se lo premiará con la bellísima copa "SANIDAD".

BASKET BALL.- Con gran entusiasmo se está entrenando el equipo de Basket Ball de la Armada, para sus partidas en la Capital. Los felicitamos por su constancia y amor al deporte y les deseamos y auguramos nuevos y decisivos triunfos.

DIVULGACION CIENTIFICA.

por el Capitán de Corbeta Médico
M.A. García Naranjo.

"La Corredera" periodiquito que todos conocemos y que se edita en el M. C. "Cúcuta", debido al entusiasmo y esfuerzo de esa muchachada que compone la Escuela Naval de Cadetes y que como ya se ha dicho es llamado a ser el órgano de la Marina Colombiana, ha hecho un llamamiento a todos los elementos de valía que militan bajo la bandera de las fuerzas navales, para que, según sus aptitudes, especialidades y aficiones colaboren en dicha hoja periodística, contribuyendo así a su enriquecimiento y engrandecimiento.

Todos, sin excepción, debemos colaborar al fin que se propone La Corredera, pues sus páginas están a la orden, no sólo de la Oficialidad, sino de todo el elemento civil que nos acompaña en la ardua obra de defender y sostener nuestra Marina Nacional. Muchas cosas podemos aprender de nuestros compañeros por medio de su colaboración en "La Corredera", en una forma que pudiéramos llamar de "divulgación científica"; así por ejemplo, el Oficial Artillerero nos puede enseñar todo lo relativo a esta arma, claro está, que no entrando en estudios profundos, porque nuestros conocimientos, nuestra preparación, no nos capacitan para entenderlo, como lo haría un individuo que ya ha trajojado en esas materias; el Oficial de Torpedos, "A grosso modo" nos puede dar a conocer lo que es un torpedo, su construcción, su conservación, su fin, etc...; el Oficial de Cubierta, el de Máquinas, el de Buzos, nos pueden enseñar lo relativo a todos esos menesteres en los cuales son

Passa a la pag. 12.

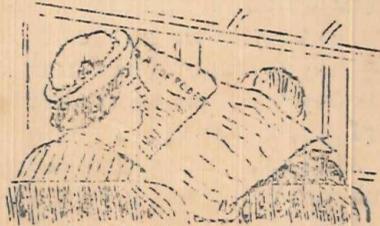
CONCEPTO QUE APRECIAMOS

"La Corredera" es el título de una nota que tuvimos ocasión de ver en días pasados, en la sección "Cosas del día" del "Tiempo, ese abanderado de la prensa Colombiana.

Esta nota es para nosotros la más alentadora de las voces; llama El Tiempo Colega a nuestra revista y esto nos colma de justificado orgullo.

Nos hemos creado un compromiso al sacar estas hojas, el de servir lo más posible a la Marina, y este compromiso nos lo ratifica ahora el gran diario Capitalino al considerar nuestras hojas como "Una simpática publicación que sirve de órgano a la Escuela Naval Militar Colombiana."

Agradecemos sinceramente la atención que nos ha prestado El Tiempo al dedicarnos semejante nota a la vez que nos disponemos a redoblar nuestro entusiasmo en esta labor periodística que nos hemos impuesto, a fin de hacernos justamente acreedores a tan elocuentes y estimulantes conceptos.



RECORTE UD ESTE CUPÓN, REMITÁNOSLO Y RELIGIOSAMENTE RECIBIRÁ UD. CADA NUMERO DE NUESTRA REVISTA CONTRIBUYENDO EN ESTA FORMA AL DESARROLLO DE ELLA Y ADQUIRIENDO EL CONOCIMIENTO QUE TODO COLOMBIANO DEBE TENER DE NUESTRA MARINA,

Sr.
Administrador de "LA CORREDERA"
M.C. "Cúcuta", Cartagena.

Sírvase remitirme una suscripción por veinte números de "La Corredera" para lo cual adjunto a este cupón la suma de un peso moneda corriente (\$1.00 m/c).

NOMBRE.....
DIRECCION.....
.....



★ DE DONDE VIENEN LOS.....

Continuación de la pag. 3ª.

novato; hombre de segunda y hombre de primera) una vida de rígida disciplina tal como sólo se encuentra en los monasterios de Religiosos.

El primer día recibe el "recluta" su vestuario y equipo, que incluye toallas, calcetines, polainas, plumas-fuete etc. etc. Aquies cuando los \$ 100,00 que él ha debido traer consigo, empiezan a actuar, pues aunque el recluta ha empezado a devengar ya su sueldo de \$ 65,00 mensuales libres, el equipo inicial cuesta \$ 350,00 y el cadete tiene que depositar sus \$ 100,00 como cuota inicial; el saldo pendiente le será descontado de su sueldo. Este sueldo está calculado de tal manera que cubra perfectamente el costo de los textos, gastos de laboratorio etc. etc. Además con su sueldo el recluta debe ir comprando prendas de equipo de tal manera que después de graduarse pueda ser destinado a cualquier sitio y tenga además una suma de \$ 900,00 ahorrados.

Los guardiamarinas viven en Bancroft Hall, el dormitorio más grande del mundo. Todos los cuartos son exactamente iguales y cada individuo debe colocar sus efectos en el lugar fijado. A menos que cada cosa ocupe su lugar fijado, las notas malas empiezan a amontonarse y los castigos a hacerse sentir. Dos muchachos en cada cuarto: para cada uno una estrecha cama; sobre ella un anaquel para libros con un sitio señalado para cada uno y un lugar especial para las revistas. Si al pasar revista se encuentra un libro mal colocado, castigo inmediato. Cada alumno tiene un alto armario de roble en el cual cada toalla, cada camiseta, cada corbata tiene su lugar fijado de antemano. En la parte interior de la puerta hay un marco de madera para que el guardiamarina coloque allí el retrato de su muchacha favorita, pues es prohibido adornar las paredes de la habitación con retratos o grabados.

En el centro del cuarto hay una larga mesa con una rígida silla de madera a cada lado y una lámpara en la mitad. Cada departamento de éstos está provisto de servicios sanitarios y baño de ducha. Al "recluta" o plebe se le considera simple y sencillamente como un gusano. Siempre que pase por los pasillos debe hacerlo por toda la mañana con la vista al frente y er-

GUIDO Y TIESO como si estuviera en una revista. El no puede reconocer a sus amigos y condiscípulos y jamás habla a un superior a no ser que el superior se dirija a él; llena a todo el mundo "señor" y su única oportunidad para descansar es el corto rato que pasa en su cuarto con su compañero.

La Academia Naval es en esencia una Escuela Técnica. Exceptuando los idiomas, todos estudian las mismas materias: Marinería y Navegación, Ordenanzas navales y Artillería, Ingeniería Marítima, matemáticas, electricidad, inglés, historia, economía política e higiene. El día empieza a las 6.30 a.m. y cuarenta segundos después de la primera nota de la corneta de diana las puertas de todos los cuartos deben estar abiertas y un guardiamarina debe estar en pie cerca de ellas para avisar al vigilante: "Todos listos, Señor". Esto quiere decir que los dos ocupantes de este cuarto han saltado de la cama y han arreglado los colchones y frazadas en la forma prevista por el Reglamento.

Para el baño, vestirse y afeitarse se conceden veinticinco minutos y a las 6.55 suena la llamada para la formación del desayuno. En esta formación, el brigadier ayudante de cada compañía lee el informe de conducta diaria y llama fuertemente la atención de los delincuentes. Las compañías pasan entonces a un inmenso salón, el Mess-Hall, llenos de largas y angostas mesas en que deben acomodarse veintidós individuos. En la cabecera se sientan tres o cuatro hombres de primera (alumnos de 4º año) y a cada lado de la mesa varios "plebes" o reclutas. Luego viene un puñado de novatos (alumnos de segundo año) y en el otro extremo un reducido número de hombres de segunda (alumnos de tercer año). Los "plebes" deben sentarse perfectamente rígidos usando la menor parte de sus sillas, generalmente no más de tres pulgadas y en el borde; no pueden hablar a menos que se les dirija la palabra y esto ocurre frecuentemente cuando los de primera les preguntan, por ejemplo: ¿Qué buques tomaron parte en la batalla de Manila? - ¿Dónde nació Joshua Barner? Si el infeliz recluta no sabe la respuesta, debe traerla para la próxima comida y ofrecerla a su superior tan pronto como éste haga una señal. El desayuno y en general todas las comidas duran

Pasa a la pag. 16.

DE DONDE VIENEN LOS.....Viene de la p.15 veinte minutos.

Nuestro Guardiamarina no tiene que marchar en formación para salir del desayuno; debe correr a su cuarto, tender la cama, limpiar el polvo con gran cuidado, colocar todo en orden y estar listo para la revista diaria. A las ocho empiezan las tareas escolares y medio regimiento se dirige al salón de estudio mientras los demás se quedan en sus cuartos estudiando. Y así hasta las 3 de la tarde, excepto el período destinado al almuerzo a las 12.40.

A las tres hay una hora u hora y media de ejercicios de Infantería y después de éste, el Guardiamarina es dueño de su tiempo pero debe permanecer dentro de los terrenos de la Academia Naval. Se le anima para que forme parte de los equipos atléticos y deportivos y si tiene aficiones artísticas se le llama a formar parte de la Banda o del Coro o a trabajar en los tres periódicos que la Academia publica.

A las Seis y treinta formación para la comida, relación y demás menesteres internos de los diversos regimientos pues todo el manejo de Bancroft Hall está en manos de los guardiamarinas. En seguida pueden visitar a sus compañeros hasta las ocho hora en la cual cada hombre debe estar en su cuarto. A las diez y quince es el toque de silencio y la guardia viene a pasar revista. Tan pronto como el de guardia entra en una pieza recibe parte sin novedad y si todo está en orden apaga la lámpara del centro.

La rutina se altera un poco con la llegada del week-end, todos los trabajos pendientes se realizan por la mañana con el fin de dejar tiempo para los eventos atléticos y para el casi invariable saqueo de los sábados por la noche. A estas fiestas no son invitados los "plebes" pues su papel se reduce a montar guardias en las puertas y servir como mayores. Dos licencias para pasar el week-end fuera de la academia, en un año son las únicas que un alumno de las clases superiores puede aspirar a conseguir. Plebes y novatos deben pasar sus licencias ocasionales lejos de la pequeña ciudad de Annapolis. A un plebe nunca le es permitido montar en automóvil bajo ningún pretexto y a los novatos solamente en casos de urgencia; los hombres de primera y los de segunda usan el carro para su viaje a Annapolis pero nunca dentro de la ciudad y muchísimo menos dentro de los terrenos de la Academia.

El único pecado imperdonable en la academia es la falta de honradez; un cadete a quien se sorprende haciendo trampas o mintiendo es despedido a su casa a las doce horas sin contemplación alguna y su carrera naval queda terminada. Aparte de esto tres cosas amenazan la carrera de un oficial: sus marcas de clase, su informe de conducta y su examen físico, pruebas las cuales debe pasar año tras año. Un hombre de primera no puede graduarse si no lleva a cabo ciertas pruebas gimnásticas entre las cuales la de trepar por una larga cuerda es la más severa. En el año pasado uno de los más distinguidos alumnos de Cuarto Año no pudo graduarse porque durante su último año de estudio, su vista había disminuido ligeramente.

Naturalmente el desgaste en tales circunstancias es grande. "Afortunadamente es más frecuente entre los "plebe" pues no es raro que un cuarenta por ciento de esta clase sucumba ante el esfuerzo. De los mil reclutas sólo cuatrocientos soportarán el primer año. Por otra parte es difícil que un alumno de Cuarto Año deje de graduarse pues durante sus tres años de escuela ha adquirido la fibra necesaria para soportar el cuarento.

Después de la graduación de los Guardiamarinas se les da destinaciones provisionales como Alféreces de Marina y a unos pocos se les destina como Subtenientes a los cuerpos de Infantería de Marina. Ninguno de ellos puede considerarse como un oficial definitivo pues durante dos años deberán portarse de manera satisfactoria y no podrán casarse. Si todo marcha bien al cabo de dos años son trasladados, ya como Oficiales efectivos a diferentes lugares y a los otros se les dice que la Marina no es propiamente su carrera.

JURA DE BANDERA.....Viene de la p. 12

el Sr. Comandante del Batallón "Cartagena" Mayor J.V. Reyes, y un selecto grupo de damas que puso una exquisita nota de elegancia al acto.

Con motivo de la Jura de Bandera del pasado diez y nueve, aparece en nuestra portada un alusivo dibujo del compañero Ariza y publicamos en la página 4ª de este mismo número con una caricatura del Subteniente de Navío Sr. Jorge Castellanos el discurso que este Oficial de nuestra Marina de Guerra pronunció ese día.

EL PRIMER VAPOR QUE CRUZO EL ATLANTICO.

ALGUNOS RECORDS MARITIMOS

A principios de 1838 los habitantes del Viejo y del Nuevo Mundo se interesaron por la competencia en velocidad que se iba a realizar entre los vapores rivales Great Western y British Queen, cuya construcción estaba para terminarse en Inglaterra. Varios buques habían empleado, en parte, el vapor en largas travesías marítimas, pero los científicos de esa época ridiculizaban la idea de que éste llegara a ser un medio de locución efectivo en viajes largos.

La mayor parte de las personas aseguraban que ninguno de los barcos competidores cruzaría el Atlántico impulsado por sus máquinas. Estando el Great Western casi listo para zarpar fallaron las máquinas del British Queen y la compañía constructora resolvió, en tonces, alquilar el Sirius, vapor de rueda, costanero, pequeño, para que venciera al Great Western, cuyo peso neto era de cuatrocientas doce toneladas. Su tripulación se componía de treinta y ocho hombres y llevaba a bordo cuarenta pasajeros. El conjunto no llenaría un bote salvavidas del moderno transatlántico "Queen Mary".

El cuatro de abril del mismo año, el Sirius zarpó de Passage West, puerto situado siete millas abajo de Cork. Millares de espectadores se agruparon a orillas del río para despedir animadamente al grupo competitivo. Su viaje de 2.897 millas náuticas, es una hazaña de valor y tenacidad de parte de su capitán el Teniente Richards Roberts, de la Armada Real Británica. Durante los diez y ocho días de travesía, once fueron de tempestad y vientos contrarios, motivo por el cual se agotó la existencia del carbón. Mucha resina y gran parte del cargamento tuvo que emplearse como combustible y su capitán temió que hubiera necesidad de emplear también como combustible, los muebles del salón principal y los mástiles. En más de una ocasión los pasajeros rogaron al capitán ordenase el regreso y la tripulación intentó sublevarse.

Como a eso de las 10 de la mañana del día 22 de abril el Sirius llegó a New York, once horas antes que el Great Western cuyo capitán asistió al banquete que el Alcalde de la ciudad dió en honor del Teniente Roberts.

El New York Herald publicó lo siguiente: "El entusiasmo del lunes aumentó con la llegada del Great Western

Durante la Guerra Europea se establecieron ciertos records que sin lugar a duda no serán superados por mucho tiempo tales como los del "Wolf" el "corsario negro" alemán, el cual en el curso de un crucero que duró desde el 30 de noviembre de 1916 al 24 de febrero de 1918 se mantuvo en el mar 444 días seguidos - más de catorce meses - sin hacer escala, recorriendo ciento veinte mil kilómetros y destruyendo, tanto por los campos de minas que colocó hasta en las aguas neo-zelandesas, como por el fuego de su artillería cerca de 300.000 toneladas del tonelaje aliado.

Otro crucero muy notable por su duración, puesto que se trataba de un sumergible, fue el del U-157, el cual zarpó a fines de noviembre de 1917 para no regresar a Alemania sino el 10 de abril de 1918. Pero al mismo tiempo fue un crucero record bajo otro punto de vista, pues registró el peor rendimiento de guerra submarina... En 106 días útiles, el U-157 había hundido solamente 7.134 toneladas.

Los resultados obtenidos por los corsarios germanos, en inmersión, no fueron siempre tan negativos; se había establecido entre varios comandantes una verdadera competencia en el hundimiento de barcos aliados. Al llegar el Armisticio, se contaban unos veinticinco comandantes de submarinos que habían enviado cada uno más de cien mil toneladas al fondo del mar, y el que encabezaba la lista tenía a su activo unas cuatrocientas mil toneladas. Los números dos y tres totalizando respectivamente 380.000 y 300.000 toneladas. Se concibe de esta manera que las pérdidas totales de los aliados, hayan podido llegar a la cifra también record de 12.804.990 toneladas.

Fue también durante la guerra cuando se estableció el record de pasaje - ros transportados por un buque de mar. El transatlántico americano "Leviathan" desembarcó en Brest, el once de agosto de 1918, 10.896 soldados americanos. Pasa a la pag. 19

pero a pesar de la hazaña realizada por éste, el Sirius es el vencedor y se ha cubierto de gloria". Esta travesía hace que su nombre perdure con honor mientras haya vapores que crucen el Atlántico.

Jota-Jota.

(Traducido del Reader's Digest.)

EXAMENES

Fué el mes pasado de verdadera actividad en cuestión de estudios; todos en la clásica "quemada de las pestañas" preparando sus exámenes.

Varios oficiales de nuestra Marina de Guerra rindieron sus exámenes para ascenso, y ahora esperan tranquilamente la satisfactoria respuesta a sus esfuerzos.

Los alféreces presentaron exámenes trimestrales acercándose así un paso más hacia el final de sus estudios.

El curso de cadetes de tercer año, tras ruda labor de preparación, rindió un excelente examen final, adquiriendo de este modo un bien merecido grado de alféreces los siguientes: Carlos Rodríguez, Carlos Quijano, Belarmino Vargas, Jorge Berrío, Gerardo Bravo, Carlos Muñoz y Alonso Pinzón, a quienes felicitamos.

En el primer año la cosa fué más variada, unos coronaron con éxito su primera labor, otros, ya porque no quisieron o porque no pudieron, no aprobaron su primer año de estudios, lo cual significa que la carrera naval no es para ellos, y que deben radicar sus actividades en otras cosas. Mil carreras estaxpeditas para estos muchachos que no pasaron, mil caminos en los cuales la Patria los necesita y los puede aprovechar; la agricultura, la minería, la industria, acaso les aseguren el porvenir que no supieron encontrar en la marina. La madre tierra los llama y el mar se los entrega gustoso, después de haberlos beneficiado todo un año tanto corporal como espiritualmente. A estos deseamos muchos triunfos en sus futuras actividades a la vez que les brindamos nuestra amistad.

El capitán de Fragata Luis M. Galindo se encargará del Comando del M.C. "Cúcuta" y de la Dirección de la Escuela en reemplazo transitorio del Cap; de Navío R.D. Binney quien sigue para Inglaterra en uso de vacaciones conforme lo anunciamos en otro lugar de esta misma página.

Con este motivo saludamos respetuosamente al Sr. Cap. de Fragata Luis M. Galindo a la vez que le deseamos muy buenas impresiones al frente del Comando del M.C. "Cúcuta" y de la Dirección de la Escuela durante el tiempo que permanezca al frente de dichos cargos.

* PATRIOTICA INICIATIVA.

En otro lugar de la presente edición de "La Corredera" comentamos la generosa actitud y patriótica iniciativa de los Srs. Eduardo Gerlein, Enrique Mendez, Miguel A. Valienten y Roberto Cavalier, altos exponentes de la Sociedad Cartagenera, quienes en el más bello gesto de altruismo lanzaron la idea de suscribir una contribución en todo el país, para comprar el buque escuela que tan urgentemente necesita nuestra Marina de Guerra, iniciando en seguida con respetables bases esa importante contribución.

Hoy hemos podido informarnos por las ediciones del 1º de julio del "Figaro" y del "Diario de la Costa", periódicos de Cartagena, que tan noble idea ha encontrado un valioso apoyo en el verdadero espíritu de colombiano, del distinguido caballero, Dn. Vicente Martínez Martelo, quien ha organizado una gran tómbola en los salones del Club "La Popa", cuyo producido será destinado íntegramente a la consecución del buque-escuela.

La idea ha sido lanzada, la primera piedra ha sido puesta, y estamos convencidos de que este llamado de patriotismo encontrará eco en el corazón de todo colombiano.

Felicitemos calurosamente a los caballeros arriba nombrados, a la vez que prometemos hacer desde estas hojas la más entusiasta colaboración en la propaganda de tan noble idea.

La Escuela Naval, por intermedio de "La Corredera", se complace en presentar un atento saludo al Sr. Comandante del M.C. Cúcuta y Director de la Escuela Naval, Capitán de Navío R.D. Binney, quien viaja hacia Inglaterra donde pasará sus vacaciones. Deseamosle una feliz travesía y un pronto regreso.

Anunciamos a nuestros lectores que "La Corredera" aparecerá nuevamente en el mes de Octubre, pues nos vemos precisados a suspender su publicación con motivo de las vacaciones de la Escuela Naval y de su viaje a Bogotá para el cuarto centenario. Hacemos llegar a todas la familias de Cartagena un respetuoso saludo de despedida, en nombre de todos los cadetes y alféreces de la Escuela.

DIVULGACION CIENTIFICA...Viene de p. 14

ellos especializados. En cuanto a los Oficiales de Sanidad, tienen un campo muy amplio para divulgación de sus conocimientos, pues con una relativa sencillez, prescindiendo de los términos técnicos y sin entrar de lleno en las lucubraciones de la biología, pueden enseñar, para prevenir, todas las enfermedades e infecciones comunes en los cuerpos colegiados, comprendiendo desde la historia de la infección, síntomas y pronóstico, tratamiento, extendiéndose en lo relativo a la profilaxis, hasta las consecuencias fatales que pueden tener. La sola rama sobre la higiene basta para llenar muchos capítulos. Igual campo se ofrece al Oficial Odontólogo, auxiliar directo del médico, para enseñarnos muchas cosas sobre su extensa especialidad.

Los oficiales de Administración, con esa pericia que tienen sobre los números y los asuntos financieros, deben mostrarnos un poco de lo mucho que saben sobre esas materias, manteniéndonos al tanto de la situación fiscal y económica de nuestra Armada; por falta de estos conocimientos, en muchas ocasiones oímos discusiones, al parecer fundadas, sobre estos tópicos fiscales y hasta censuras a los dirigentes y a los encargados de velar por la cosa pública. Todos sabemos algo en lo relativo a nuestras actividades, y por lo tanto podemos mostrarnos nuestros conocimientos mutuamente; no faltará quien diga, que poco sabemos, pero que en todo caso, sabemos más, mucho más, que los que no saben nada.

Tenemos Oficiales jóvenes y entusiastas que acaban de regresar de Inglaterra, después de un año de estar dedicados al estudio y prácticas en varios ramos de la Marina; estos muchachos, con mucho éxito, terminaron sus estudios y presentaron sus exámenes satisfactoriamente; han regresado a la Patria llenos de contento y dispuestos a servir a la Marina en la mejor forma de acuerdo con los conocimientos adquiridos al otro lado de los mares; corresponde a nuestros directores colocarlos en los puestos de honor a que son merecedores, sacar de ellos el mayor fruto posible, evitando siempre el destinarlos a puestos secundarios lo cual los pondría en la escalera que los precipitaría al fracaso.

Estos muchachos fueron a Inglaterra, no por viajar, por conocer, para

RECORDS....Viene de la pag. 17.

Además en diez viajes, del diez y siete de diciembre de 1917, al once de noviembre de 1918, transportó 960.804 hombres o sea que le correspondió a él sólo, la décima parte del total (952.581 hombres) transportado por los cuarenta y cinco transatlánticos que constituyeron la flota de transportes americanos.

(Traducido de "JE SAIS TOUT")

6

vivir desacansados a costa del Gobierno, para vivir a lo glaxo, llevando una vida muelle, a lo "hijo de papá rico", como tuvimos ocasión de conocer muchos jóvenes en nuestra estadía por el viejo mundo; no, nuestros muchachos fueron a estudiar, y estudiaron desde su arribo a la Gran Nación Inglesa, soportando con resignación pero con orgullo, las necesidades consecutivas a su situación económica, pues ellos no vivieron como paupérrimos, pero tampoco como los Oficiales del mismo rango enviados por otros países de nuestro continente.

Corresponde a estos Oficiales iniciar en las páginas de "La Corredera" la DIVULGACION CIENTIFICA de sus conocimientos, con la seguridad de que todos los demás Oficiales y los elementos civiles los seguiremos en su ejemplar tarea. Negarnos a esta labor sería una deslealtad para con nuestra marina, para con nosotros mismos; faltariamos a un deber primordial e indicaríamos claramente, que estamos afectados o de ignorancia, o de egoísmo o de negligencia, defectos estos, a cual de todos más deprimentes para nuestro espíritu, para nuestra personalidad.

Estamos en la obligación de demostrar que sabemos algo, que somos capaces de sostener y hacer adelantar más y más nuestra marina nacional, que velamos por sus fueros y prestigio contribuyendo en esta forma a hacer una Patria grande.

Este número de LA CORREDERA que debía haber salido el día veinticinco del pasado mes de junio, tuvimos que demorarlo hasta la fecha por razones perfectamente ajenas a nuestra voluntad.

Pedimos mil perdones a nuestros lectores y colaboradores por este atraso en la entrega de nuestra Revista.